

La forma de Guayaquil: entre lo protegido y lo privado. Caso de Vía a la Costa*

Guayaquil: between protected and private territories The case of: Via a la Costa

María Fernanda Ordóñez Tapia¹

¹ Departamento de Arquitectura, KU Leuven, Lovaina, Bélgica. mariafernanda.ordoneztapia@kuleuven.be

Palabras clave: Guayaquil, expansión urbana, áreas protegidas, paisaje, *hotspot*

Resumen:

Los territorios litorales han sido históricamente atractivos como centros culturales, económicos y administrativos. Guayaquil, Ecuador es el centro económico y puerto principal del país está localizada en la Cuenca del Guayas y el Golfo de Guayaquil que son respectivamente, la cuenca y el sistema estuarino más grande de la costa del Pacífico en América del Sur. Desde 1950, el crecimiento urbano ha estado claramente determinado por inversiones inmobiliarias privadas que han llevado a una fuerte fragmentación territorial, deterioro ambiental y aguda segregación socioespacial. El crecimiento urbano en la nueva zona de expansión al oeste de la ciudad se debate entre lo privado y lo protegido. La intensa parcelación de su territorio da paso a la creciente construcción de urbanizaciones cerradas que no solo amenaza la presencia de reservas naturales, cursos de agua, bosques y cerros, sino que acentúan el carácter excluyente de la ciudad. Basados en información obtenida durante trabajo de campo, este artículo pretende evidenciar a través una serie de mapas interpretativos, la transformación espacial de este territorio revelando los conflictos socioambientales inherentes al actual modelo de expansión en relación con áreas de alto valor ecológico.

Abstract:

Coastal territories have historically been attractive cultural, economic and administrative centers. Guayaquil, Ecuador located in the Gulf of Guayaquil- the largest estuarine system in the pacific coast of south America- is the country's main port and economic center. From the 1950s, urban growth has been clearly determined by private real estate investments that have led to strong territorial fragmentation, environmental deterioration, and acute socio-spatial segregation. The new expansion area of the city is debated between the private and the protected. The intense subdivision of its territory gives way to an ever-increasing construction private neighborhood that not only threatens the presence of nature reserves, watercourses, forests and hills, but also accentuate the exclusive and segregated character of the city. Based on information obtained during fieldwork, this article aims to demonstrate through a series of interpretive maps, the spatial transformation of this territory revealing the socio-environmental conflicts inherent in the current expansion model in relation to areas of high ecological value.

* Este artículo hace parte de la tesis doctoral '*Developing Deltas, Developing Opportunities: Landscape-based Strategies for Socio-Environmental Justice*' en fase de investigación. Financiado por la Secretaría Nacional de Educación Superior Ciencia y Tecnología del Ecuador (SENESCYT).

1. Introducción

1.1 Litorales de América Latina: Inequidades Sociales, Naturaleza y Biodiversidad

América Latina se caracteriza por ser una de las regiones más urbanizadas, más biodiversa y tristemente, la más desigual del planeta donde el índice de Gini alcanzó un promedio de 0.465 en el 2018 (CEPAL, 2019:42). En términos demográficos, 81% de su población vive en áreas urbanas (UN, 2018:2) y la región abarca casi el 40% de la biodiversidad y ecosistemas mundiales, 6 de 17 países ‘megadiversos’, 11 de 14 biomas, cerca del 50% del área total de bosques y el 2do arrecife más grande del mundo (OECD, 2018:14). La mayoría de las ciudades latinoamericanas se encuentran en la zona costera y han estado sujetas a una intensa ocupación y transformación de su territorio que tuvo sus inicios en la época colonial y hoy son consideradas atractivos centros culturales, económicos y administrativos. Según un estudio realizado en 2016, la expansión urbana en las costas de América latina y el caribe entre 1945 y 2014, demuestra que la población costera de la región paso de “20 millones a casi 180 millones de personas que habitan en ciudades consolidadas a menos de 100 km de la costa” (Barragan & de Andres, 2016:32). El estudio señala también que la región ha multiplicado por diez el número de ciudades y aglomeraciones costeras mientras que a nivel mundial este proceso ha crecido apenas 4,5 veces durante el mismo período.

Las fuertes desigualdades socioeconómicas se manifiestan espacialmente a través de la creación de territorios polarizados. “En las ciudades latinoamericanas funcionan hoy dos mercados de suelo urbano con reglas del juego muy distintas: el formal, plenamente capitalista y sometido a las regulaciones estatales de la propiedad y el urbanismo; y el informal que domina en las áreas carentes de titulación de la propiedad que fueron urbanizadas legal o irregularmente” (Pradilla Cobos, 2014:41). Sin embargo, la inevitable expansión urbana de las ciudades latinoamericanas -informal o formal- ha destruido y amenaza la existencia de hábitats ricos en biodiversidad, algunos de estos denominados puntos calientes o *hotspots*. Los *hotspots*, presentan simultáneamente una concentración excepcional de especies endémicas y, un alto grado de amenaza con una pérdida del 70% de su vegetación original. (Myers, Mittermeier, Mittermeier, Fonseca, & Kent, 2000). La creciente conciencia ambiental en América Latina ha logrado que, dentro de su planificación territorial, la herramienta más usada para la conservación de sus ecosistemas sea a través de la creación y expansión de áreas protegidas así, los países de la región “han tenido logros importantes al implementar instrumentos de planificación para la conservación de biodiversidad y uso sostenible durante la década pasada” (OECD, 2018: 42).

El presente artículo toma a Guayaquil, Ecuador como caso de estudio. Está basado en información primaria obtenida durante dos fases de trabajo de campo realizado en el 2018 y 2019 que incluye observación directa, levantamiento fotográfico, revisión de literatura y documentación oficial. Este texto pretende echar luz sobre la *forma* de crecimiento de la zona de expansión urbana conocida como Vía a la Costa entendida como ambos – el proceso de su construcción urbana y su resultante morfo-tipología donde la ciudad apuesta al capital inmobiliario-financiero para su crecimiento urbano y a la vez, entra en abierto conflicto con ecorregiones que forman parte del *hotspot* Tumbes-Choco-Magdalena.

2. La forma de Guayaquil

2.1 Contexto histórico

Guayaquil, está ubicada en la Cuenca del Guayas y el Golfo de Guayaquil que son respectivamente, la cuenca y el sistema estuarino más grande de la costa del Pacífico en América del Sur. Esta ciudad costera situada a 4.6 msnm. está asentada en entre el Río Guayas al este y el Estero Salado al Oeste. Guayaquil está emplazada en una zona de alta biodiversidad donde se encuentran dos sistemas ecológicos distintos. Por un lado, una cadena de cerros que atraviesan la ciudad llega a formar parte de un sistema montañoso menor llamado Chongón-Colonche perteneciente a la ecorregión del Bosque Seco Tropical y, por otro lado, el estuario del Río Guayas donde se encuentra el manglar. Pese a sus desafiantes condiciones naturales -

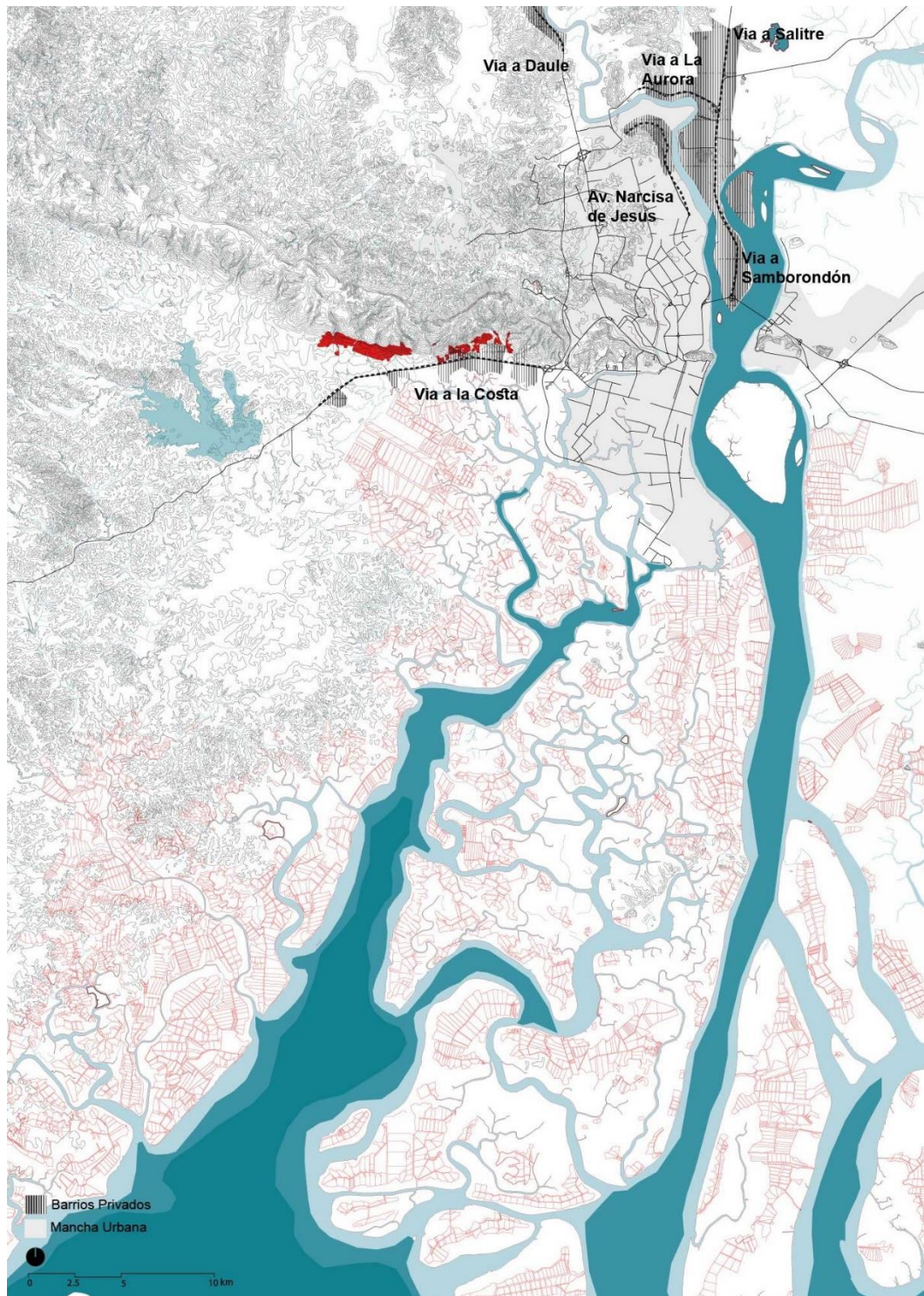
entre zonas pantanosas y manglares- este territorio previamente habitado por pueblos aborígenes, fue estratégicamente escogido por sus conquistadores como punto central para el comercio con Europa convirtiéndose así en “uno de los puertos más dinámicos de la costa Pacífica durante el periodo colonial” (Chaves, 2006:47). Hoy, la ciudad es el centro económico y puerto principal del Ecuador con una población de 2 698 077 habitantes (en 2019), es la segunda mayor poblada del país detrás de su capital Quito.

La drástica transformación del territorio litoral y el consecuente desarrollo y forma urbana de la ciudad ha estado determinado históricamente por procesos injustos de ocupación. Durante el período republicano, el área urbana estuvo confinada en crecimiento por grandes haciendas que ocupaban miles de hectáreas mientras que el área de la ciudad ocupaba apenas 480 hectáreas. (Rojas, Villavicencio, Becker, & Chang, 1989). Así, para finales del siglo XIX y comienzos del XX “en Guayaquil se establece el patrón de propiedad territorial que marcará el desarrollo urbano en las siguientes seis o siete décadas. Aquello fue producto del acaparamiento de grandes extensiones de tierras aledañas a la ciudad por parte de un reducido número de propietarios” (Rojas & Villavicencio, 1988:30). Coincidiendo con el periodo de explosión demográfica de otras ciudades latinoamericanas entre 1940-1980, la radical transformación del territorio estuarino fue desencadenada por el acelerado proceso de modernización que la ciudad sufre a partir del boom bananero a mediados del siglo XX donde no solo el fenómeno de la migración campo-ciudad se agudizó sino que este auge económico incide en el inicio de la promoción inmobiliaria hacia nuevas zonas de expansión para grupos sociales altos y medios. Así, la segregación socio-residencial y forma excluyente de la ciudad se materializa sobre el territorio de manera contrastante. La población migrante pobre -promovida en parte por la autoridad local- se asentó en tierras municipales al suroeste de la ciudad sobre zonas pantanosas en las márgenes del Estero Salado para así “salvaguardar los terrenos ubicados al norte y sur de la ciudad que eran de propiedad privada y de inmejorables condiciones para la construcción” (Rojas et al., 1988:109). De esta manera, al norte surgen las primeras urbanizaciones (no cerradas) como Urdesa (1956), Miraflores (1957), Los Ceibos (1960), que estaban destinadas a los ciudadanos de clase media y alta. Sin embargo, la expansión urbana de Guayaquil estuvo fuertemente dictada por la producción de suelo informal. Cuando fue físicamente imposible rellenar los ramales del Estero Salado, los asentamientos informales continuaron su expansión hacia el norte de la ciudad y, de esta manera, para el año 2000, el 67.59% de la ciudad había sido construida informalmente (Sánchez Gallegos, 2015) este proceso de expansión urbana -predominantemente informal- junto con la presencia de diversos ecosistemas ricos en biodiversidad y una creciente conciencia ambiental, empiezan a jugar un papel importante en el plano ambiental, paisajístico y morfológico de la ciudad.

2.2 Privatización, exclusión y naturaleza

Durante los años ochenta, Guayaquil estuvo sumida en una crisis urbana generalizada marcada por el caos y la inestabilidad administrativa reflejada entre otros, en la ausencia de un sistema catastral y el mal manejo de los servicios públicos, en especial la recolección de desechos sólidos que formaban “cerros de basura” provocando la declaratoria de emergencia por servicios básicos por parte del gobierno nacional. En este contexto de escandalosa degradación urbana, en 1992, el candidato de derecha León Febres Cordero asume la alcaldía poniendo fin a la inestabilidad administrativa e inicia el fuerte proceso de regeneración urbana introduciendo un modelo de gestión pública de carácter empresarial que privatiza los servicios de recolección de basura, agua y alcantarillado. “En la escala urbana, el neoliberalismo ha desplegado un proceso de “creación destructiva” para recuperar las ciudades como lugares centrales en la acumulación de capital financiero y el consumo de élite a través de la privatización de servicios públicos e infraestructura, mega proyectos urbanos y proyectos de urbanización cerradas, deliberada periferalización de los complejos de vivienda pública y dinámicas destructivas de “competición a la baja”” (Alexandri, González, & Hodkinson, 2016:12). Así, a finales de los 90, Guayaquil entra en una suerte de movimiento a lo “*City Beautiful*” buscando a través de grandes obras de regeneración urbana -como el Malecón 2000 a lo largo del Río Guayas- devolver el sentido cívico y de orgullo a sus habitantes (Ordóñez, 2019). Desde

entonces, la administración de la ciudad ha estado en manos del mismo partido político, dándole “continuidad” a esta forma de gestión pública donde las alianzas público-privadas y principalmente el capital inmobiliario-financiero, se tornan trascendentales en la configuración espacial, formal y social de la ciudad.



Mapa 01. Urbanizaciones privadas a lo largo vías de acceso a la ciudad.

Rojo indica distintos tipos de extracción: camarónes en el manglar, canteras en el bosque seco tropical.

Fuente: elaboración propia basado en cartografía Instituto Geográfico Militar. (IGM) (2013)

En Guayaquil, la proliferación de ciudadelas privadas se ha vuelto el principal modelo de expansión urbana en zonas periféricas de la ciudad catalizados y estructurados por proyectos de infraestructura vial como la Vía a Daule al norte o Vía a la Costa al oeste (mapa 01). Así, las urbanizaciones cerradas se han expandido hasta llegar a parroquias urbanas satélites que forman parte del Área Metropolitana de Guayaquil (AMG). “El desarrollo de estos ejes viales con sus equipamientos ha marcado y resaltado las diferencias urbanas y los niveles de segregación socio-residencial y ha agudizado en la aglomeración guayaquileña las situaciones de desigualdad y de exclusión socio-económica y residenciales-urbanísticas” (Villavicencio, Rojas, & Velasquez, 2017:75). Así, el AMG ha transformado tierras rurales previamente agrícolas en territorios de residencia exclusivos donde existen aproximadamente 200 conjuntos residenciales privados. (Villavicencio et al., 2017). Esta *forma* o proceso de expansión urbana que apuesta al capital inmobiliario-financiero como el principal actor en el proceso de expansión de la ciudad deriva entonces en una forma de ciudad compuesta por gigantescos parches residenciales privados que se apoyan en la red vial existente para su configuración. De esta manera, el histórico carácter excluyente de Guayaquil es reforzado a través de estos “parches urbanos” que promueven el aislamiento entre grupos socioeconómicos homogéneos, llegando a apodarar como “chicos burbuja” a los jóvenes residentes de estas zonas quienes demuestran una desconexión social y física con otros grupos y lugares de la ciudad. No debemos olvidar el entorno natural donde han ocurrido y ocurren estos procesos de urbanización. El paisaje estuarino de Guayaquil, conformado originalmente por manglares y numerosas ramificaciones del Estero Salado, sufrió grandes transformaciones en el proceso de consolidación urbana. El intenso y sostenido relleno de sus ramales de manera hidráulica y manual, con cascajo o con materiales extraídos de cerros aledaños, se dio tanto por parte de los habitantes de las zonas informales, como por proyectos residenciales para gente de clase media y alta -como es el caso de Urdesa al norte de la urbe- cambiando para siempre la configuración espacial de la ciudad, transformando paisajes y fragmentando ecosistemas. Sin embargo, la radical transformación del estuario de Guayaquil, no se debe únicamente a el vertiginoso crecimiento demográfico y consecuente expansión territorial -en su mayor parte informal- sino también a la sobreexplotación de los recursos naturales.

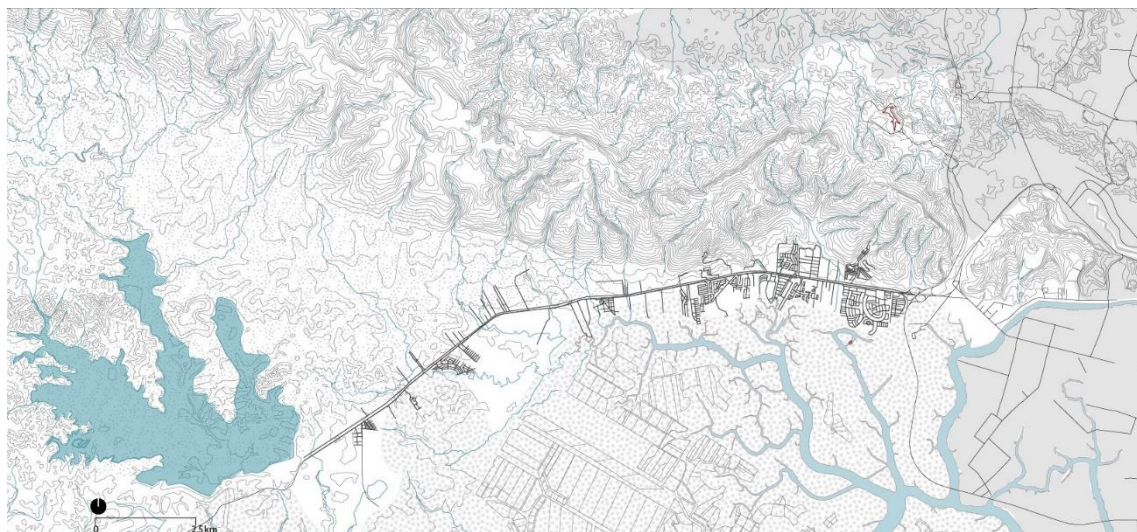
3. Territorio en expansión, territorio en transformación

3.1 Vía a la Costa.

En 2012, se declara la nueva zona de expansión urbana el área denominada Zona de Planificación Chongón al oeste de Guayaquil la cual responde a la decisión de la construcción del nuevo aeropuerto en la zona de Daular a 30 km al suroeste de la ciudad. Esta nueva zona tiene un área de 177.28 km², de esta manera el área urbana de la ciudad abarca una superficie de 419km². La configuración morfológica de esta zona de expansión está dada por eje vial E-40 o conocida localmente como *Vía a la Costa* que ha servido históricamente como conexión entre Guayaquil y la Península de Santa Elena. Esta zona es predominantemente rural, aquí coexisten asentamientos de tipo informal, de origen comunal, y urbanizaciones privadas. Su crecimiento lineal “responde a una espacialidad urbana periférica en pena consolidación”(Perez de Murzi, 2019:173) siendo los kilómetros más cercanos a Guayaquil los más consolidados y donde prevalece la presencia de urbanizaciones privadas. La arteria vial E-40 actualmente sirve de único acceso a las más de 30 urbanizaciones que cuelgan de ella y servirá también como vía de acceso al futuro aeropuerto y al Puerto de Aguas profundas de Posorja. Sin embargo, la vía no solo actúa como un elemento estructurador del desarrollo inmobiliario sino, yace en el umbral dos sistemas ecológicos: el Bosque Protector Cerro Blanco, y la Reserva Faunística Manglares El Salado.

La vía E-40 se convierte entonces en el eje estructurador de la nueva zona de expansión sin vías secundarias que conecten a los más de 60 mil habitantes que residen en el área con Guayaquil (mapa 02). Así, el promovido desarrollo urbano de esta zona, basado casi exclusivamente en uso del vehículo, ha derivado en serios problemas de congestión vehicular y accidentes de tránsito con un promedio de 9 siniestros mensuales en el 2019 (El Telégrafo, 2020). Las características físicas de esta vía de alta velocidad

-3 carriles en cada sentido más vías auxiliares- y ausencia de señales de tránsito hacen del cruce de peatones al lado opuesto una tarea casi imposible. Actualmente existen únicamente 3 pasos elevados - Puerto Azul (km 8), Puerto Hondo (km 16) y Chongón (km 24). Sin embargo, existen estudios que plantean “solucionar” el problema de la congestión vehicular y pasos peatonales con la ampliación de carriles y construcción de 5 pasos elevados. Datos de la Autoridad de Tránsito Municipal indican que una vez ejecutados los proyectos del nuevo aeropuerto y el Puerto de Posorja, la congestión crecería hasta un 15% a diferencia del 5% anual que crecen otras vías de Guayaquil. Algunos expertos locales consideran que si las calles fueran de uso público se pudiera mejorar el problema de congestión vehicular “Deberían planificarse vías secundarias de circulación de uso externo y no solo de uso privado de la ciudadela” (Diario Expreso, 2020). En este sentido, la municipalidad intenta resolver el problema de tráfico mediante el ensanchamiento de la vía E-40. Sin embargo, el tráfico vehicular es solo una de las consecuencias de una forma de expansión y construcción de ciudad insostenible y excluyente.



Mapa 02. Redes vial secundaria, en su mayor parte privadas.
Fuente: Elaboración Propia basado en cartografía IGM (2013)

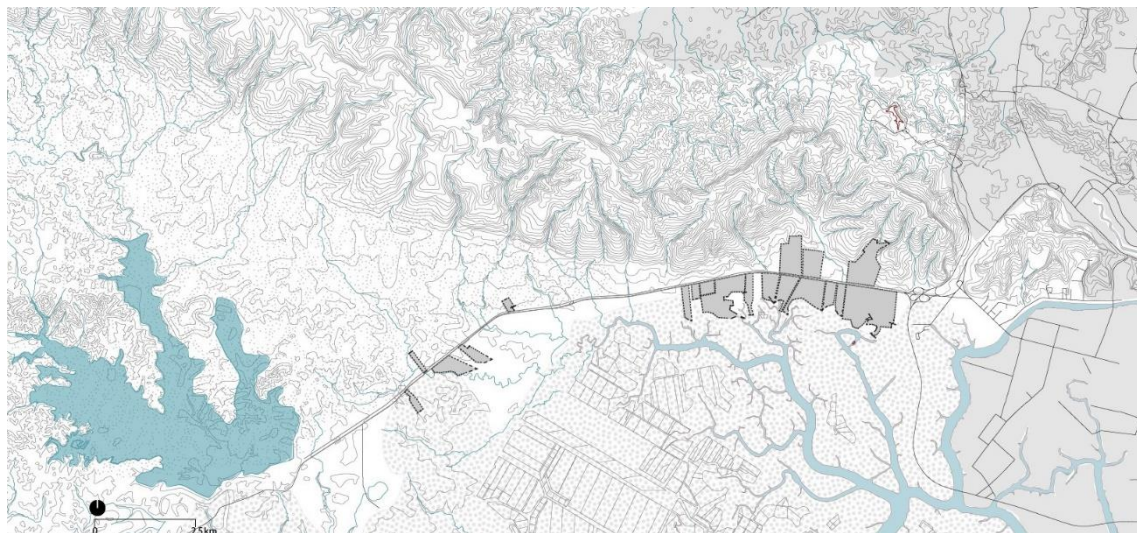
3.2 Macro lotes: Ciudadelas Privadas, Áreas Explotadas y Áreas Protegidas

El modelo de crecimiento disperso y de baja densidad en esta zona, está dado a través de la implementación de urbanizaciones privadas para todos los estratos económicos y no únicamente para la clase media-alta y alta. Así, conjuntos habitacionales para clases populares son promovidos por el municipio en alianza público-privada. “El capital inmobiliario financiero expande, casi sin límites, a las ciudades al adquirir terrenos baratos y construir viviendas para distintos sectores sociales, incluido ahora el segmento de vivienda de interés social en mega conjuntos de micro viviendas en las periferias lejanas”(Pradilla Cobos, 2014:46). Esto ocurre porque según la autoridad local “Guayaquil, el único sector hacia donde puede crecer es hacia Vía a la Costa (...) estamos trabajando en soluciones habitacionales” (El Universo 2019). En el año 2001 había 4.120 predios en la zona y en 2011 se multiplicaron a 8.992. (El Telégrafo, 2014). Así, según Pérez (2019) “la incursión inmobiliaria en la producción del nuevo suelo urbano está llevando a una creciente fragmentación y privatización del espacio”.

3.2.1 Urbanizaciones Privadas

La planificación urbana en Vía a la Costa ha estado hasta ahora, prácticamente encargada al capital inmobiliario-financiero convirtiendo a las urbanizaciones privadas en la principal forma de expansión de

la ciudad (mapa 03). Aunque existe diversidad de formas geométricas y superficie -desde 1.28 hectáreas hasta 131.91 hectáreas, todas tienen características semejantes en cuanto a su configuración espacial y forma de crecimiento que sigue el proceso de “urbanización y parcelación simultánea, seguidos de la edificación” (Perez,2019:46). “Ellos (los promotores) adquieren terrenos sin servicios y los urbanizan. Construyen las calles, instalan las tuberías, el cableado subterráneo y la electrificación”. (Telégrafo, 2014). Así, se empieza con la construcción inmediata de muros en el perímetro del macrolote y el trazado vial interno. Las urbanizaciones privadas cuentan con dos tipos de entrada que distinguen entre “residentes” y “visitantes” estos últimos deben pasar varios filtros de seguridad para poder ingresar. Se requiere presentar un documento de identificación al guardia de seguridad quien, a su vez, anota las placas del vehículo que ingresa mientras todo es grabado por las cámaras de seguridad. “La privatización de la seguridad es un nuevo elemento en las ciudades” (Caldeira citada en Roitman, 2003:4). De esta manera, todas las urbanizaciones -al igual que otros lugares de la ciudad- cuentan con guardias de seguridad privados. Según datos de la Policía Nacional, Guayaquil es la ciudad con el índice de criminalidad más alto del país, circunstancia que es usada como estrategia de venta de lotes dentro de los barrios privados ya que “estos nuevos emprendimientos urbanos han sido diseñados con la intención de proveer seguridad a sus residentes y prevenir la entrada de personas desconocidas a los mismos” (Roitman, 2003:2). Un fenómeno que llama la atención en Vía a la Costa, son los nuevos niveles de aislamiento y “privacidad” dentro de estas ciudadelas donde existen a su vez, pequeños conjuntos residenciales que construyen muros y cerramientos a su alrededor convirtiéndolos en espacios doblemente privados. Otro espacio privatizado es el borde del estero -siguiendo el modelo de URDESA en los años 50. A pesar de que estos conjuntos habitacionales son promocionados en base al atractivo entorno natural y sus bondades paisajísticas, en realidad el proceso de lotización busca aprovechar al máximo el suelo disponible vendiendo, a precios mayores, los lotes que tienen como límite las aguas del estero. Así, las áreas comunales dentro de estos espacios privados están generalmente constituidas por salones de fiesta, piscina, capillas y el área verde y “espacios naturales” se reduce a pequeños parques cuidadosamente diseñados que, aunque atractivos, no representan una contribución significativa al ecosistema.

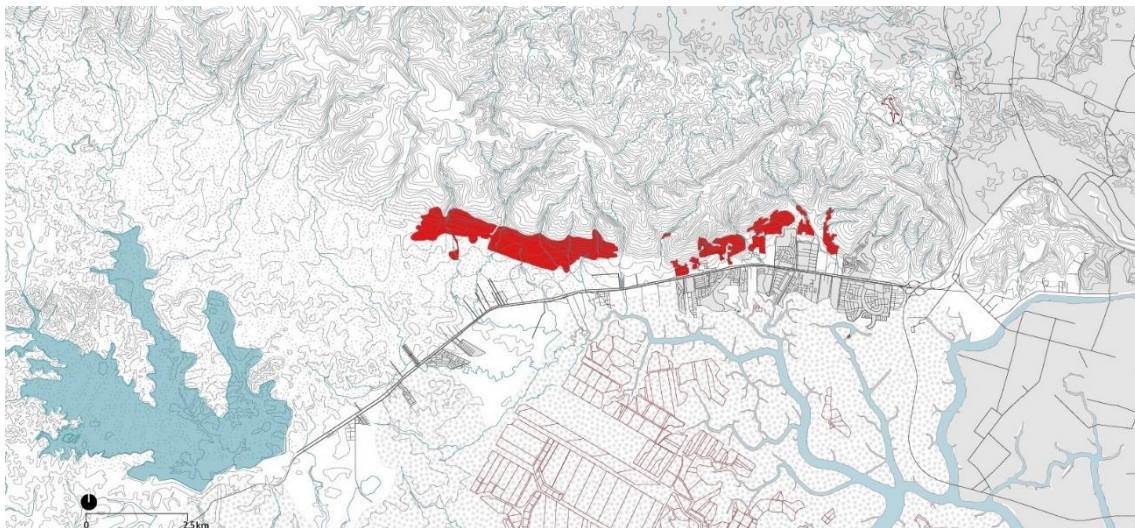


Mapa 03. Urbanizaciones Privadas a lo largo de Vía a la Costa.
Fuente: Elaboración Propia basado en cartografía IGM (2013)

3.2.2 Áreas Explotadas

Los proyectos inmobiliarios y desarrollo urbano promovidos en la zona han llegado irrumpir en un territorio ya en conflicto donde las actividades extractivistas como la minería no metálica y acuicultura ocurren en ambos lados de la vía es decir, dentro del bosque seco tropical y en el bosque manglar (mapa

04). En la cordillera Chongón Colonche, operan más de treinta concesiones mineras cuyo tamaño varía de 2 hectáreas a 2058, 32 hectáreas (Perez,2019:105) y explotan a cielo abierto piedra caliza, la cual es utilizada principalmente en la industria cementera y constructiva. El daño ambiental asociado a la actividad minera ha generado malestar en los residentes de las urbanizaciones colindantes quienes exigen una solución. Sin embargo, las concesiones mineras funcionan con los permisos correspondientes y algunas han estado activas previo a la construcción de los conjuntos residenciales revelando más bien “la actuación de las autoridades municipales en la expedición de las autorizaciones a los promotores inmobiliarios” (Perez:2019,111). A pesar del daño ambiental que produce la actividad minera, en su fase final durante el plan de abandono, esta genera oportunidades para la creación de una “nueva naturaleza” dentro del área intervenida, algo que es imposible en el espacio consumido por las urbanizaciones, donde el área verde es reducida al mínimo posible. El ecosistema manglar, del otro lado de la vía, es igualmente vulnerable y, aunque los conjuntos residenciales se han asentado aquí, el manglar esta principalmente afectado por la industria camaronera. Los manglares son considerados uno de los sistemas más productivos y biodiversos del planeta. En 1987, Ecuador se convierte en el primer exportador de camarón del mundo y así, se atribuye a esta actividad la pérdida del 70% de superficie de manglar a nivel nacional. A pesar de varios intentos de regulación de esta actividad para lograr la conservación de este ecosistema, la cobertura del manglar se redujo de 203.624,6 hectáreas en 1969, a 157.094,28 hectáreas en 2013 (Secretaria Nacional de Planificacion y Desarrollo, 2017:12).



Mapa 04. Áreas explotadas. Canteras a cielo abierto y camaroneras.
Fuente: Elaboración Propia basado en cartografía IGM (2013)

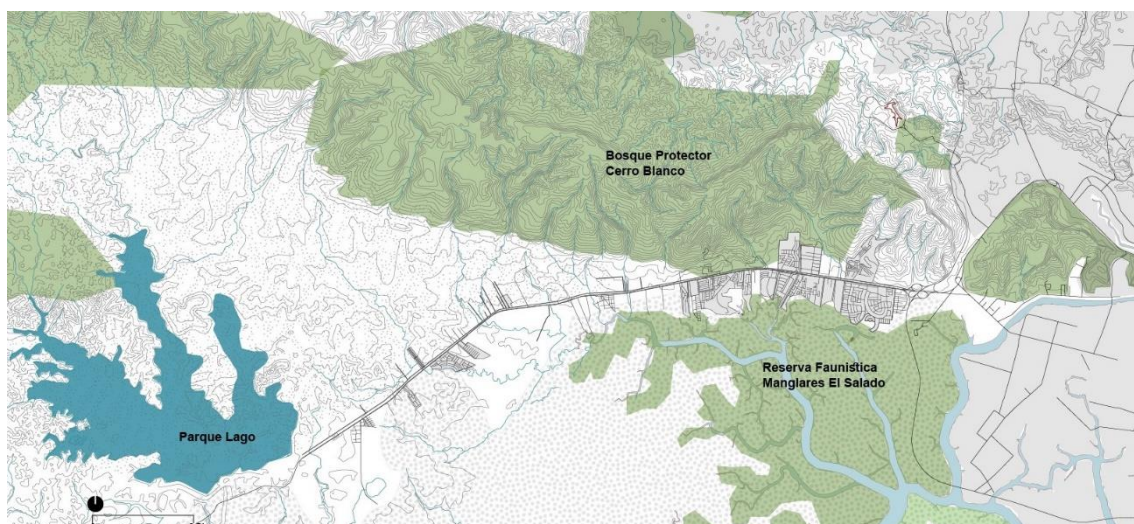
3.2.3 Áreas Protegidas

Primeras discusiones sobre las consecuencias de la actividad humana en el paisaje relacionado con la explotación de recursos naturales aparecen ya en la antigüedad (Du Pisani, 2006:85) sin embargo, el interés específico por la pérdida de biodiversidad recién cobra fuerza en la Cumbre Mundial de Río 92 donde se crea la Convención de la Diversidad Biológica. Actualmente, el Ecuador es el segundo país de América Latina con mayor territorio dedicado a la protección de sus ecosistemas, con 33,26% de su territorio bajo conservación o manejo ambiental. (MAE, 2016:2). En 1989 La creación del bosque protector Cerro Blanco, localizado en el extremo sureste de la Cordillera Chongón Colonche fue iniciativa de la compañía de cemento Holcim Ecuador. Esta área de protección natural privada cubría inicialmente 2000 hectáreas de superficie, actualmente el área cuenta con 6078 hectáreas. Esta reserva privada es uno de los últimos remanentes de bosque seco tropical de la costa ecuatoriana la cual esta administrado por la fundación Pro-Bosque perteneciente al grupo Holcim. A pesar de los esfuerzos de la fundación la realidad es que, fuera

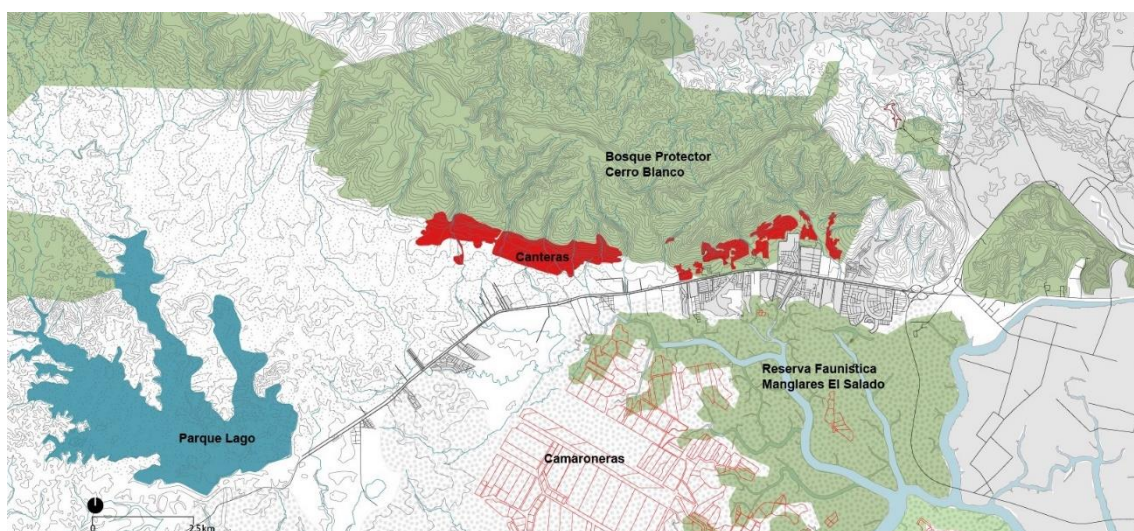
de sus límites, el ecosistema del bosque seco tropical está seriamente amenazado por la expansión de las canteras, las urbanizaciones y últimamente por los planes municipales de atravesar esta reserva con infraestructura vial para conectar y “solventar” el problema de conexión de la ciudad con el futuro aeropuerto.

En la zona del manglar, la incursión de las urbanizaciones que se asientan en este territorio no solo contribuye a la reducción su área, sino que además asiste en su contaminación. La degradación ambiental esta usualmente asociada con asentamientos informales “la localización de los sectores sociales en el espacio urbano denota una marcada segregación socio-residencial, la misma que hace coincidir la ubicación de las áreas ecológicamente destruidas o menos favorecidas con la residencia de los trabajadores pertenecientes al sistema informal urbano y donde se mantienen los déficits más elevados (o la inexistencia) de los servicios de infraestructura” (Rojas et al., 1989:28). Aunque esto es cierto, es evidente la falta de reflexión acerca de las consecuencias de los procesos de urbanización “legales” que arrasan con áreas de alta biodiversidad y contribuyen a su degradación ambiental y posible extinción. La zona de expansión de Vía a la Costa aún no cuenta con un sistema de alcantarillado conectado a la red de la ciudad sino, como se explicó anteriormente, son los promotores de las urbanizaciones quienes construyen plantas de tratamiento propias las cuales luego son entregadas a la empresa privada Interagua para su operación y mantenimiento. Según esta empresa, “El estero salado recibe diariamente una descarga de 5000m³ de aguas parcialmente tratadas” (El Universo, 2018). Expertos opinan que se ha “decidido priorizar el desarrollo inmobiliario urbano que el control de las aguas residuales. La planificación no va de la mano con los servicios básicos, hay falta de recurso humano que controle y falta de inversión en alcantarillado” (Observatorio Social, 2019). El crecimiento de esta zona, aunque legal, está lejos de ser planificado. En este sentido, tanto habitantes como el medio natural sufren de una falta de dotación de infraestructura sanitaria pública que acompañe la expansión urbana sobre este territorio donde, además de las urbanizaciones existen varios centros comerciales que al anexar sus descargas a las plantas de tratamiento de estos conjuntos residenciales generan una sobrecarga y el colapso de estas. El crecimiento urbano y la sobreexplotación del ecosistema llevaron a la declaración de protección de esta zona. La Reserva de Producción Faunística Manglares el Salado fue declarada zona de protección en 2002 y un año más tarde los límites de protección del área se ampliaron, actualmente con un área de 10,635 hectáreas.

Otra área protegida dentro del perímetro de extensión es el área de Recreación Nacional Parque Lago cuya entrada está en el kilómetro 26 de Vía a la Costa. Este lago de origen artificial creado hace menos de 30 años, es producto de un embalse sobre el río Chongón para proveer de agua a los sistemas de riego y consumo humano de la península de Santa Elena. Sin embargo, en 2002, “con la finalidad de aprovechar el paisaje originado por el embalse, se lo convirtió en un parque ecológico con áreas de recreación. En el área existen varias especies de árboles nativos propios de la zona seca y semiseca de la costa como son el amarillo, el bálsamo y el colorado” (MAE, 2019). Hoy, este parque cuenta con una extensión de 2,283 hectáreas y la fauna acuática que ahora existe proviene de los ríos que lo alimentan. De esta forma, “el espacio geográfico correspondiente al ámbito de estudio (zona de expansión) posee cualidades naturales muy importantes, aproximadamente el 45% del territorio incluye ecosistemas de alta importancia ecológica, que actualmente se encuentran sometidos a una degradación inminente”. (Perez de Murzi, 2019:172)



Mapa 05. Áreas protegidas
Fuente: Elaboración Propia basado en cartografía IGM (2013)



Mapa 06. Conflictos entre áreas explotadas, áreas protegidas, y urbanizaciones privadas.
Fuente: Elaboración Propia basado en cartografía IGM (2013)

4. CONCLUSION

Las ciudades latinoamericanas y su proceso de urbanización ligado al proceso de acumulación capitalista, que deriva en la privatización y mercantilización de lo público, crea el escenario clave para “que el capital en su conjunto, en particular el inmobiliario-financiero y constructor, avance por múltiples caminos en su empoderamiento sobre la economía y cambios urbanos” (Pradilla Cobos, 2014:44).

La designación de vía a la costa como zona de expansión de Guayaquil, supone la planificación de un territorio capaz de solventar las necesidades propias de un proceso de urbanización adecuado. La presencia de usos comerciales, agrícolas, industriales y junto con conjuntos habitacionales para distintos estratos económicos, así como la existencia de otro tipo de asentamientos humanos en la zona hace de vía a la costa un territorio aparentemente diverso. Sin embargo, la sola presencia de estas actividades y residentes no hace de esta una zona de coexistencia. La parte más consolidada de Vía a la Costa - configurada mayoritariamente por urbanizaciones privadas que colindan con áreas protegidas y

explotadas- la convierten en una zona físicamente inaccesible. Apoyados en una única arteria vial, los promotores inmobiliarios han sido los responsables del proceso de urbanización y lotización de este territorio con la venia de las autoridades locales. A pesar de la diversidad de tamaño de estas urbanizaciones, su carácter aislado y sin aparente necesidad de interacción con el resto de la ciudad, tienen el mismo efecto excluyente.

A escala urbana, la suma de estos grandes y pequeño espacios privados y protegidos transforma esta parte de la ciudad en un territorio prácticamente impenetrable para el ciudadano común que no reside en estas áreas. Esta forma de crecimiento lineal de carácter privado deriva en una desconexión del 'visitante' con este territorio. Aquí, la escala humana se pierde en kilométricos muros que encierran los macrolotes permitiendo apenas vislumbrar su interior a través de la única puerta de acceso a los mismos. La ciudad es el reflejo de la sociedad. "Estudiar el tema de la privatización de la ciudad y en particular de la creciente proliferación de las urbanizaciones cerradas genera un efecto disparador ya que obliga a cuestionar valores sociales y esquemas urbanos emergentes" (Cabral, 2005:185) además se debe añadir, la relación de la sociedad con el medio natural donde "el ambiente es una construcción cultural y simbólica y como se la construye tiene implicaciones en cómo se la usa y maneja" (Escobar, 2010:140). Pese al alto valor ecológico de la zona, la "planificación" urbana para esta zona de expansión, lastimosamente parece seguir el mismo camino que ha tenido durante los últimos 30 años, donde los intereses económicos priman sobre cualquier valor social, ambiental, paisajístico, o cultural. No sorprende que hace apenas 8 años, se justificaba la idoneidad del área como zona de expansión de la siguiente manera "al existir escasa vegetación y poca vida silvestre, se estima que no habrá un impacto ambiental significativo sobre el entorno natural" (Municipalidad Guayaquil, 2012:12). Como consecuencia, el inevitable crecimiento demográfico y la consecutiva expansión de la ciudad no solo escoge ignorar su condición de ciudad *hotspot* favoreciendo la indiscriminada urbanización del medio natural sino, a su vez, construye una sociedad socialmente segregada y dislocada sino también territorial y morfológicamente fragmentada. La necesidad de un cambio de paradigma de "desarrollo" urbano es evidente. La conservación de la biodiversidad, especialmente en ciudades ubicadas en *hotspots* biológicos debería manifestarse en el espacio más allá de la sola designación y delimitación de áreas de protección y son justamente las zonas periurbanas o de áreas de expansión de las ciudades las que nos ofrecen la oportunidad para planificar y diseñar un territorio de coexistencia donde el soporte territorial natural sea capaz de acoger las actividades propias de la vida urbana.

Bibliografía

- Alexandri, G., González, S., & Hodkinson, S. (2016). Geografías del urbanismo de América Latina. *Revista INVI*, 31(88), 9-25.
- Barragan, J. M., & de Andres, M. (2016). Expansión urbana en las áreas litorales de América Latina y Caribe. *Revista de Geografía Norte Grande*, (64), 129-149.
- Cabral, L. F. (2005). Estado del Conocimiento sobre las Urbanizaciones Cerradas en Iberoamerica. *La Ciudad y El Miedo: VII Coloquio de Geografía Urbana*, 185-194.
- CEPAL. (2019). *Panorama Social de America Latina*. Santiago.
- Chaves, M. E. (2006). Guayaquil: Un puerto colonial en los mares del sur. *Procesos*, (24), 45-65.
- Du Pisani, J. A. (2006). Sustainable development – historical roots of the concept. *Environmental Sciences*, 3(2), 83-96. <https://doi.org/10.1080/15693430600688831>
- Escobar, A. (2010). *Territorios de Diferencia: Lugar, movimientos, vidas, redes* (Envion, ed.).
- MAE. (2016). *Areas Protegidas del Ecuador*.
- Municipalidad Guayaquil. (2012). *Gaceta Oficial no. 28*. Guayaquil.

- Myers, N., Mittermeier, R. A., Mittermeier, C. G., Fonseca, G. A. B., & Kent, J. (2000). Biodiversity hotspots for conservation priorities. *Nature*, 403(February), 853–858.
- Ordóñez, M. F. (2019). *Rights of Nature and Buen Vivir: Rhetoric and Realities of Guayaquil Ecologico*. 56–63. Leuven.
- Perez de Murzi, T. (2019). *Expansion de Guayaquil hacia el Oeste: Entre la dispersión y la fragmentación*. Guayaquil: Direccion de Publicaciones de la Universidad Catolica de Santiago de Guayaquil.
- Pradilla Cobos, E. (2014). La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina. *Cad. Metrop*, 16(31), 37–60.
- Roitman, S. (2003). Barrios cerrados y segregación social urbana. *Scripta Nova. Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales*, VIII(146).
- Rojas, M., & Villavicencio, G. (1988). *El Proceso Urbano de Guayaquil 1870-1980* (ILDIS& CERG, Ed.). Guayaquil.
- Rojas, M., Villavicencio, G., Becker, A., & Chang, L. (1989). *El Mercado de Suelo Urbano y Barrios Populares en Guayaquil*. Guayaquil: CERG, CIUDAD, I.D.R.C.
- Sanchez Gallegos, P. (2015). *Mercado de Suelo Informal y Politicas de Habiato Urbano en la Ciudad de Guayaquil*. FLACSO.
- Secretaria Nacional de Planificacion y Desarrollo. (2017). *Plan de Ordenamiento del Espacio Marino Costero*. Secretaria Nacional de Planificacion y Desarrollo.
- UN. (2018). *World Urbanization Prospects : The 2018 Revision*.
- Villavicencio, G., Rojas, M., & Velasquez, M. E. (2017). Proceso Urbano reciente en Guayaquil Metropolitano: mercado inmobiliario y segregacion socio-residencial. *Economia Urbana y Gobernanza*, 71–102.

Fuentes Electrónicas

- https://read.oecd-ilibrary.org/environment/biodiversity-conservation-and-sustainable-use-in-latin-america_9789264309630-en#page16 (Consulta: 07/05/2020)
- <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/via-costa-accidentes-transito?>(Consulta: 07/05/2020)
- <https://www.expreso.ec/guayaquil/falta-planificacion-lleva-problemas-via-costa-5600.html> (Consulta: 07/05/2020)
- <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/12/08/nota/7638668/guayaquil-prepara-su-master-plan-urbanistico-50-anos> (Consulta: 21/04/2020)
- <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/el-precio-del-terreno-lo-impone-la-demanda?> (Consulta: 20/04/2020)
- <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2018/10/18/nota/7004336/sistema-alcantarillado-que-no-llega>(Consulta: 19/04/2020)
- <https://observatoriosocial.ec/2018/06/la-mezcla-toxica-de-aguas-residuales/>(Consulta: 19/04/2020)
- <http://areasprotegidas.ambiente.gob.ec/es/areas-protegidas/%C3%A1rea-nacional-de-recreaci%C3%B3n-parque-lago> (Consulta: 19/04/2020)